TILLHÖR GUNNAR REMER ARJEPLOG

HYPOXIA

INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

Nr 18

Dec 1985

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
FSF
SWEDISH AVIATION SPORTS FEDERATION

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsortförbundet (FSF). Den ges ut fyra gånger per år. Hypoxia distribueras direkt till medlemmarna varvid ankommer på klubbarna att hålla redaktionen med aktuella medlemsförteckningar. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbarnas styrelse eller enskilda medlemmar och som bublicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är även associerad till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det Internationella Flygsportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är vidare anslutna till Riksidrotsförbundet (RF).

Hypoxias redaktionsadress är:

Rolf Björkman, Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Tel 08- 739 39 70

Ansvarig utgivare är Rolf Björkman

Material för nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda senast 1986-03-01.

Radannonser är gratis för klubbmedlemmar. Annonsruta kostar 50 kr och måste hålla måtten 90 x 170 mm. Endast en annons per annonsör tillåts. Annonsörer som själva eller genom anställda inte är medlemmar i FSF/H beviljas annons endast om detta är av intresse för hängflyget. All annonsering skall ha anknytning till hängflyg. Annonsavgift sätts in på FSF/H postgiro 91 29 93- 3.

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1985

Ordförande, 1 år kvar	**Sören Morén** **Krondikesvägen 19** **831 48 Östersund**
Sekreterare, 1 år kvar	Gunilla Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Kassör, 1 år kvar	Karl-Axel Dahlbergh Strömvägen 1 930 90 Arjeplog
Utbildning, regler, Hypoxia, kontaktman luftfartsverket, 1 år kvar	Rolf Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Tävlingar, omval 2 år	**Folke Wikberg** **Box 110** **830 10 Undersåker**
Information, olycksrapporter, nyval 2 år	Sven Lindén Fjällgatan 38 116 45 Stockholm

Suppleanter valda på 1 år:

Dennis Lewrén
Leiler Karlsson
Robert Krockmar
Flemming Göransson

Idérepresentant:
Sven Lindén

CIVL-representant:
Folke Wikberg

Ingår i FSF styrelse:
Rolf Björkman, ordinarie
Gunilla Björkman, suppl

KLUBBAR ANSLUTNA TILL FSF/H

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl-Axel Dahlbergh
Strömvägen 1
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Arvidsjaurs Hängflygklubb
c/o Börje Johnsson
Hopparstigen 3
933 00 Arvidsjaur
0960 - 127 95

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Dahlin
Pl 3105
820 93 Hede
0684 - 104 95

Dorotea Hängflygklubb
c/o Fred-Arne Lindqvist
Timotejvägen 16
910 70 Dorotea
0942 - 109 32

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hanggliderclub
c/o Kent Gustafsson
Arvesgärde 30
417 44 Göteborg
031 - 55 56 62

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Leiler Karlsson
Pålhammarsgatan 3
521 00 Falköping
0515 - 129 27

Lidingö Deltaving klubb
c/o Björn Kroglund
Främlingvägen 11
126 48 Hägersten
08 - 45 20 47

Linköpings Hängflygklubb
c/o Lars Svensson
Hamngatan 12 A
582 26 Linköping
013 - 14 44 62

Mosebacke Aeronautiska Sällskap
c/o Keijo Hiltunen
Brisvägen 14
132 00 Saltsjö Boo
08 - 715 85 42

Skånes Drakflygarklubb
c/o Spjalle Joelsson
Snäppevägen 26
230 44 Vintrie
040 - 15 65 56

Sundsvalls Hänggäng
c/o Sune Bodin
Baldersvägen 19 D
852 50 Sundsvall
060 - 12 38 53

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Rådjursvägen 38 D
920 60 Umeå
090 - 13 66 00

Åre Drakflygarklubb
c/o Ernst Ebneter
Pilgrimsvägen 8
830 13 Åre
0647 - 502 79

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Bo Jakobsson
Almgatan 12
462 00 Vänersborg
0521- 165 46

OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS

SÄRSKILT VIKTIGT I DETTA NUMMER ÄR FÖLJANDE INSLAG

För alla: Olycksrapportering sid 13-16, Loggbok sid 17, Hängflygregler sid 18-28

För klubbledningar dessutom: Hängflygkonferensen sid 4-5, Klubbledningar sid 17

För instruktörer dessutom: Hängflygkonferensen sid 4-5, Instruktörskursen sid 6, Viktigt sid 7, Bogsering sid 13

OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS

Redaktören har ordet

Hur har Du haft det i höst? Jag tycker det har varit en ovanligt jobbig period men positiv. Det har hänt en hel del. Några exempel.

Bosökonferensen. Två dagar då representanter från de flesta klubbarna var samlade och diskuterade olika frågor främst sådant som har med säkerhet och utbildning att göra. Konferansen upplevdes som mycket positiv och behövlig.

Instruktörskursen. Ett dussin efterlängtade instruktörer har tillförts vår organisation.

Nya normer "Bestämmelser för hängflygning" har utarbetats. Dessa är förhoppningsvis bättre anpassade till våra behov och krav.

Luftfartsverket har givit ut bestämmelserna för motor. De var väl inte det bästa som kunde hända oss men det finns i alla fall en öppning.

Mycket av ovanstående kan uppfattas som inskränkningar för den enskilde, de nya normerna till exempel. Man skall då komma ihåg att alla åtgärderna syftar till större säkerhet. Erfarna piloter är också ense om att vi är på rätt väg. Det gäller bara att rätta mun efter massäcken.

En glädjande iakttagelse. Från många håll har framförts att vi har rätt inställning just nu och att det finns en helt annan

förståelse för bl a utbildning och säkerhet. Den första pionjärtiden är måhända över. Det är nog bra för oss på sikt och nödvändigt, men samtidigt är det tråkigt. Färgen blir mera grå så att säga.

Sporten blir också äldre. Med det menar jag att utövarna till stor del blir äldre. Många av utövarna i ledande ställningar har några år på nacken men också stor erfarenhet från hängflyg. Jag själv tillhör den gamla stammen. Är detta positivt eller negativt? Som part i målet kanske jag inte skall fälla omdöme i den frågan. Jag kan dock konstatera att många piloter är stadgade familjeförsörjare.

Hängflyget och familjen är ett problem i sig. Hur många som börjat hängflyga skulle inte vilja flyga mer men tvingas med hänsyn till familjen inskränka det till ett minimum eller avstå helt. Dels tar det tid, dels kostar det en liten slant men kanske det stora problemet ändå är riskerna. Eller snarast är det den allmänna inställningen att hängflygning är farlig. Många tycker nog också att det är en barnslig lek. Vi (jag) som har en förstående sambo (hustru) kan vara särskilt lyckliga.

Bäst är naturligtvis om man kan dela ett intresse. Det är enligt min uppfattning en förutsättning om man skall kunna lägga en större tid på sporten av ideella skäl. Utan Gunillas helhjärtade stöd skulle i varje fall inte den här tidskriften ha tillverkats av mig. Kanske det är just familjen som hindrar oss från att få tillräckligt antal intresserade att ställa upp inom klubbarna och jobba.

Utvecklingen går i alla fall framåt även på detta område. Det är betydligt fler som nu ställer upp än det var för ett antal år sedan. Då kunde man tydligare se att intresset var större för att få en ledande position än att göra en reell insats.

För allt det stöd Gunilla och jag fått under 1985 i arbetet med Hypoxia tackar vi. Vi önskar Er ett GOTT NYTT ÅR och hoppas på fortsatt stöd.

Rolf Björkman

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

RAPPORT FRÅN 1985 ÅRS HÄNGFLYGKONFERENS

Hängflygkonferensen på BOSÖN var troligen årets viktigaste händelse för hängflyget. Rapporten från den händelsen sammanställd av Gunilla Björkman är särskild viktig läsning för klubbledningar och instruktörer. Konferensdagar var 16 och 17 november.

Efter att det på hängflygets önskelista under flera år ha stått "säkerhets- och utbildningskonferens" eller "hängflygkonferens" bar det äntligen till i november 1985.

Då en sådan konferens tär hårt på en budget av vår storlek har detta varit det stora hindret. I år fick vi möjligheten till ett rejält bidrag genom den fond som instiftats av Lars Magnussons föräldrar. Ur Magussonfonden kan erhållas max 10 tusen kronor per år. Syftet med fonden är att främja säkerheten inom hängflyget. En hängflygkonferens fyller i hög grad detta syfte och maxsumman som vi fick för konferensen blev ett avsevärt stöd och bekostade huvuddelen av den.

Huvuddelena av våra klubbar var representerade på konferensen. Meningen är att det som behandlades där skall spridas inom klubbarna. Men mycket av det som togs upp kunde utnyttjas direkt av deltagarna för och i klubben. FSF/H fick också mycket bra synpunkter inför det fortsatta arbetet med säkerhet och utbildning men även på en rad andra områden.

Nedan följer några av de viktigaste punkterna som behandlades och de resultat man kom fram till.

* Flygsäkerhet är beroende av en rad faktorer. Styrande är i botten:

- policy
- verksamhetsinriktning
- klubbfunktion
- regler
- ledning

Dessa faktorer styr i sin tur:

- utbildning
- tävlingar
- verksamhet
- information

vilka i sin tur styr:

- regler
- kunskap
- attityd

Det är slutligen dessa tre faktorer som direkt avgör vilken flygsäkerhet vi har. Det bör observeras att attityd står på samma nivå som kunskap och regler. Detta var också en viktig inriktning för konferensen.

* Motorreglerna behandlades varvid konstaterades att deltagarna i huvudsak godtog den inriktning som vi nu arbetar efter.

* Flygsportkonsulenten redogjorde bl a för möjligheterna att få bidrag till klubbarna. I princip gäller att klubbarna söker bidrag hos sin kommun. Möjligheterna varierar starkt. För att få bidrag hos landsting måste man normalt gå via det regionala distriktsförbundet. Tips: Kontakta fritidsnämnden. Personliga kontakter viktiga.

* Hypoxia. Viktigt att den når alla. Därför viktigt att rättade medlemslistor insänds. För att inte FSF kansli skall få orimlig arbetsbörda skall sådana rättelser sändas på föreskrivet sätt. Mera bidrag efterlysees. Varje klubb bör utse en "Hypoxiaansvarig" som tillvarje nummer ger en kort rapport om läget i klubben. Jämför "Sundsvalls Hänggäng News".

* Bogserproblematik behandlades. Viktigt att använda utrustningen på föreskrivet sätt. Folke Wikberg redogjorde för Skytingsystemet och bröderna Göransson för sitt nu godkända system. Ett allmänt tips: Använd hjul på bygeln för att öka

BOSÖ-KONFERENSEN

Hängflygsektionen är en liten organisation med stor geografisk yta. Därför måste man nog då och då organisera sammankomster, där de spridda klubbarna får möjlighet att göra sig hörda och utforma organisationens målsättning. Jag, och säkert många med mig, upplevde Bosö-konferensen som en välbehövlig vitamininjektion. Önskvärt vore, att man i framtiden kunde genomföra en konferens varje år med fler klubbrepresentanter. Problemet är hur man skall lösa ekonomin och resorna. Förslag önskas från klubbarna!

Man får inte glömma bort, att det är ett stort jobb att organisera en lyckad konferens. I det sammanhanget vill jag passa på att tacka Rolf och Gunilla för årets Bosö-konferens, som blev mycket lyckad p g a deras fina arbetsinsats. Tack vare detta blev konferensen både effektivt och professionellt genomförd!

Folke Wikberg

säkerheten i varje fall vid inflygning på bogsering. Hjul är ett bra säkerhetshjälpmedel även för mer erfarna piloter. Som ex har Tyskland krav på hjul vid all hängflygning.

* Attityder. Detta blev en av konferensens viktigaste punkter. Viktigt att den allmänna attityden till hängflyg är riktig. För närvarande har allmänheten med benägen hjälp av tidningarna en alltför "äventyrlig" inställning till hängflygning. Vi måste hjälpas åt att ändra på den inställningen.

Men än viktigare är vår egen attityd till hängflygning och då gäller det främst säkerhetsfrågor, inställningen till regler och till utbildning. Klubbledningarna är viktiga i detta avseende. Också viktigt att instruktörsutbildningen tar fasta på detta. Instruktören är den viktigaste länken i attitydfrågan.

Ryktesspridning var ett annat område där vi borde hjälpas åt. Det är bättre att försöka klarlägga problematiken och inte sprida missvisande information om varandra. Detta har vi inte råd med inom sporten.

* Tävlingsverksamhet. Principer för uttagning av lag och rankinglista diskuterades. För att få bästa grund bör uttagning ske på grundval av både allmän bedömning och placering på rankinglista. Ett antal tävlingar bör ingå i rankinglistan. Även några norska tävlingar är aktuella. Klubbarna bör verka för att anordna fler mindre tävlingar. Viktigt att i god tid annonsera ut dessa. Normalt fordras flera månaders förhållning för att en tävling skall bli känd i tid (Hypoxia). DM-arrangemang bör vara klart att godkännas vid FSF/H årsmöte.

* Haveri- och tillbudsrapportering. Vikten av rapporteringen poängterades. Avsikten med en rapportering är att andra skall få lära av misstag - inte att "sätta dit" någon. Särskild information bör ges ut i Hypoxia i denna fråga. Villiga haveriutredare sökes. Klubbarna bör diskutera om någon kan ställa upp när och om det behövs.

* Nya bestämmelser för hängflygning diskuterades. Folke Wikberg presenterade det norska Proo Safe systemet. Alla var ense om att detta var bra och man enades om att vi borde arbeta för att på sikt införa det. Systemet måste dock eventuellt anpassas till våra förhållanden. Dessutom kräver det fler instruktörer vilket vi för närvarande inte har. Förslag väcktes att en arbetsgrupp skulle bildas som till årsmötet 1987 skulle lägga fram ett färdigt förslag inklusive plan för hur systemet skulle införas (övergångsbestämmelser, tid för slutligt tillämpande, hur få fram kapaciteten på utbildningen).

I avvaktan på ovanstående enades man om att det förslag som FSF/H nu lagt fram är ett steg i rätt riktning. Med några små ändringar borde det antas och gälla från nyår 1986.

Hela denna fråga är av sådant omfång att den noga bör behandlas av FSF/H styrelse där klubbarna bör få stor möjlighet att påverka beslutet.

* Verksamhetsinriktning. FSF/H beslutat satsa mer på de oerfarna och stötta en bred mängd av piloter. Sektionen bör verka för att lägerverksamhet genomförs på klubbnivå. Attitydfrågan viktig.

* Klubbfunktion. Viktigt att klubben fungerar. Lös de administrativa funktionerna. Klubben bör jobba för vidareutbildning t ex meteorologiutbildning. Backguide efterlystes. Varje klubb kan göra sin egen guide och presentera den i Hypoxia. Tala om för andra klubbar vilka aktiviteter och vilken möjlighet till nattlogi som finns. Presentera gärna i Hypoxia.

Vissa klubbar har till synes slutat helt att fungera. Det är inte rätt mot medlemmarna. Ge dessa tips om andra klubbar och upplös klubben. Medlemmar som märker att klubbledningen håller på att somna bör reagera.

Ett antal andra frågor togs också upp. Både lördagen och söndagens tider blev väl fyllda med diskutioner och orienteringar. Alla var ense om att denna typ av samlingar borde vara återkommande minst vart annat år, gärna oftare.

Vid protokollet satt

Gunilla Björkman

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

Köp gamla Hypoxia!

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 17. Sänd på enklaste sätt (sedel, check, frimärken) 10 kr/önskat ex till Rolf Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby så får du vad du önskat på posten. Du kan också använda mitt postgirokonto 91 22 81-3 så sparar du ett portoutlägg. Kom ihåg avsändare.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

UP EUROPA

Fr o m nästa år kommer UPcomet och GLIDEZILL att legotillverkas i Europa. Importör i Sverige blir SWEDISH SKY SPORT.

INSTRUKTÖRSKURSEN

Detta är särskild viktig läsning för alla instruktörer och alldelses särskilt för dem som tidigare har fått den utbildningen.

En tre dagars instruktörskurs hölls i Stockholm 6-8 december 1985. FSF/H utbildningsansvarige, Rolf Björkman genomförde kursen.

Kursen var baserad på den förutsättningen att deltagarna var kunniga piloter. Inte bara Häng III utan omfattande erfarenhet var krav för att antas till kursen. Kravet på lämplighet var också starkt uttalat.

Med ovanstående som grund var kursen upplagd med följande inriktning.

- Teori:

o Undervisnings- och studieteknik
o Vilken teori är väsentlig att gå igenom och förklara? Kunskap och förståelse samt vägledning att förklara denna teori togs upp på kursen. Ämnena var aerodynamik och flyglära, meteorologi, materielkunskap, bestämmelser, fysiologi.

- Praktik:

o Plan för utbildning till Häng I
o Praktiska råd och tips
o Säkerhet
o Inflygning på ny typ
o Hangflygning
o Instruktioner mot Häng II och III

- Examination:

o Teoretisk
o Praktisk

- Attityder:

Kursens viktigaste del.
o Lärarens och elevens inställning till hängflygning
o Etiska frågor
o Föredöme
o Omhändertagande
o Information före, under och efter utbildning
o Utbildningens mål

- Administration:

o Examinationsrutiner
o Förnyelserutier
o Övriga formalia

- Krav på instruktören:

o Bibehålla behörighet
o Skyldigheter mot FSF/H och elever
o Vikten av att själv utbilda (genom ombud förkastligt och förbjudet)

Instruktörskursens deltagare utsattes också för prov. Ett inledande prov visade att stora kunskapsbrister fanns trots att deltagarna själva trott sig vara kunniga.

Examinationsprovet var av högre klass och visade på kunskap och (minst lika viktigt) förståelse.

Kursvärdering genomfördes och gav enhälligt:

o Värdefull och nödvändig kurs
o Kan inte göras kortare
o Rätt innehåll
o Rätt metodik
o Måste byggas på med egen erfarenhet om instruktörskunnandet skall bibehållas
o Bör följas upp med påbyggnads- och repetitionskurser

Påbyggnad: Kursen gav inte behörighet att vara bogserinstruktör. För detta finns två säskilda kurser. a) Särskild inflygningskurs (f n genomförs denna endast av Folke Wikberg) b) Grundskolningskurs (genomförs också av Folke Wikberg)

Kursen a ger kompetens att lära piloter med hängflyglicens att flyga vid bogsering. Kurs b ger kompetens att genomföra del av grundutbildningen till Häng I genom bogsering. De instruktörer som är bogserinflugna men inte har kurs a eller b får alltså inte lära andra bogsering.

Repetitionskurser diskuterades. Enighet rådde att årlig repetionskurs för instruktörer var behövlig. Avsikten med sådan kurs:

o Att briefas upp på nyheter
o Att utbyta erfarenheter
o Att ges fördjupade kunskaper
o Att klara ut tveksamheter och felaktigheter

Det kan knappast krävas att instruktörer skall ställa upp varje år på sådan kurs men viss regularitet borde krävas för att få behålla instuktörsbehörigheten. Man kan tänka sig max 2 till 3 år mellan varje repetitionskurs. Kanske skall det vara tätare för nya instruktörer och glesare för erfarna. Frågan tas upp av FSF/H styrelse.

Instruktör

Följande hade vid 1985 års slut instruktörsbehörighet. De som markerats med * är de som utbildats på ovan angivna kurs.

Ingen annan har alltså rätt att bedriva utbildning.

Arjeplogs HFK

Karl-Axel Dahlbergh
0961 - 108 50

Club Fjällvingen Hede

Anders Dahlin
0684 - 110 60

Frösö Hängglidarklubb

Robert Krockmar
063 - 10 42 79

Gwaihir hanggliderclub

Flemming Göransson *
0303 - 102 07

Gunnar Göransson *
0322 - 232 07

Orvar Häggström
031 - 24 21 51

Lena Larsen
031 - 14 33 43

Peter Mattsson
031 - 12 63 38

Olof Mårtensson
031 - 96 07 17

HFK Scotten

Rolf Björkman
08 - 739 39 70

Ralph Ståhlberg
018 - 32 26 37

Ikaros Hängglidarklubb

Leiler Karlsson
0515 - 129 27

Lidingö Deltaving klubb

Georg Lohász *
0250 - 104 41

Mats Romson
08 - 755 21 55

Patrik Tegnér
08 - 62 51 03

Mosebacke A S

Stephan Cassel
08 - 49 36 25

Skånes Drakflygarklubb

Hans Berg *
042 - 11 81 13

Johan Frank *
042 - 12 72 82

Sundsvalls Hänggäng

Anders Andersson *
060 - 11 61 05

Sune Bodin *
060 - 12 38 53

Kurt Hellström
063 - 11 80 94

Urban Lind *
060 - 55 61 51

Kenneth Norberg *
060 - 58 83 23

Håkan Sundin *
060 - 55 22 87

Folke Wikberg *
0647 - 206 16

Vänersborgs HFK Pegasus

Gunnar Bech *
0520 - 212 14

Åre Drakflygarklubb

Gunnar Åstrand
0647 - 507 46

VIKTIGT

TILL FSF/H INSTRUKTÖRER

Några punkter som gäller Dig!

- FSF/H styrelse har konstaterat att utbildning här och var skett av personer som inte varit instruktörer. I vissa fall har denna utbildning stöttats av "riktiga" instruktörer på avstånd. Det förekommer också att instruktörer utfärdar behörighet utan att examinera på föreskrivet sätt. FSF/H styrelse beslutade att endast i grava fall blicka tillbaka - att i framtiden inte tolerera denna verksamhet - att instruktörer som bryter mot denna regel framgent tappar sin behörighet - att inte anse de piloter som lämpliga som trots de varningar som nu givits ändå bedriver "svartskolning". Risken föreligger för dessa piloter att de inte ges instruktörsutbildning samt att hänggraden sänks eller hänglicensen dras in. Detta är hårda åtgärder men FSF/H har funnit dem nödvändiga eftersom tidigare åtgärder inte givit resultat. Det är nya elever som drabbas i annat fall liksom hela vår sportgren. Samtliga instruktörselever på senaste kursen har helhjärtat ställt upp bakom denna princip inför framtiden.

De klubbledningar som tolererar att utbildning sker på fel sätt begår också lika stort fel som den som utbildar utan tillstånd.

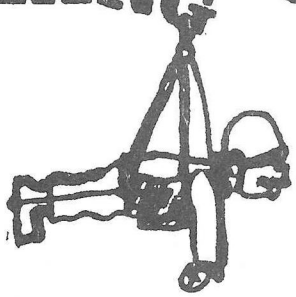
- Läs om instruktörskursen på annan plats i detta nummer. Obs att Du endast får utbilda piloter i bogsering om det på Din behörighetshandling står:"Bogserbehörighet instruktör". Om Du skall grundutbilda elever genom bogsering fordras dessutom särskild kurs.

- Fyller Du de formella kraven att förnya instruktörslicensen? Om Du utbildat 5 elever till Häng I 1985 sänds Din förnyelseansökan via ordföranden till FSF. Om inte sänds den via ordföranden till utbildningsansvarige i FSF/H för vidarebefordran till FSF. Varje år sänds ett antal ansökningar från instruktörer fel (utan att de vet om det) vilket försenar ansökan och kostar tid och portopengar FSF och FSF/H. Som instruktör förutsätts att Du gör rätt. Instruera klubbordföranden hur det skall vara i Ditt fall. Han kanske inte vet.

- I detta nummer av Hypoxia finns de nya bestämmel-

serna för hängflygning som gäller f o m 1986. De gäller dock inte för förnyelse av licensen till 1986. Under 1986 skall de nya bestämmelserna gälla vid examinering. Obs att instruktören skall medverka mer än tidigare. Du skall flyga in piloter med Häng I och II på ny typ av hängglidare. Läs definitionen för "Typ av hängglidare". Det är nu viktigare att föra loggbok. Vid förnyelse av licensen nästa årskifte kommer det att krävas att loggbok visas och att den ev signeras av ordföranden. Efter inflygning på ny typ skall detta antecknas i pilotens loggbok. Även inflygning i hangflygning antecknas i loggbok. Som instruktör skriver Du i loggboken: (exempel) 1986-02-12 Super Scorpion, namnteckning.

Sundsvalls HÄNG-GÄNG NEWS!



Tja, sedan förra numret av Hypoxia så har det inte hänt så mycket. Speciellt mycket flugit har det inte blivit för någon av klubbens medlemmar. Detta beroende på vädergudarna som på något sätt verkar jobba ihop med arbetsgivare (sol och bra flygväder under veckan - regn, storm och drivis under helgen.) Men vi har iallafall snokat rätt på ett nytt flygställe efter det i Ljungaverk. Flygbart mellan NV-NO, ca 200 m fallhöjd och 30 minuters körning från stan. Röjning av starten vilket vi behöver markägarens välsignelse för, återstår dock ännu. I årsskiftet tappar vi Folke som då kommer att vara verksam i Åre.
I skrivande stund kom "redaktören" till denna artikel på orsaken. Måhända för att även få XC-rekordet västerut.

Julhälsningar från Häng-Gänget.

DEBATT

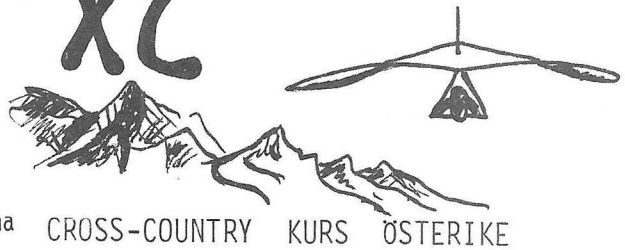
"Debatt"; se förra numret av Hypoxia.

Om man vill kalla hängflyg för sport, hobby eller något annat, anser jag vara oväsentligt. I sak håller jag med Folke. Hängflyg bör inte vara något man utövar ett par gånger om året. Om "de små" inte önskar flyga mer än ett par gånger per år, så bör de nog ta sig en liten funderare. Min åsikt är, att med så lite tid i luften flyger man inte säkert!

Så alla ni som känner att ni flyger för lite - kom igen och bli aktivare!!

Håkan Sundin

XC



Tid:24 maj - 8 juni.
Plats: Kössen med omnejd
Pris: 3.700:- (reservation för eventuella prisändringar)
I priset ingår:Resa och färja t.o.r. med buss.Hotellrum frukost och middag, på Gasthaus Staffenberg Kössen. Transport till flygställena och upphämtning efter cross-c.flygning.
I priset ingår ej kartor och eventuella liftkort.
Syfte med kursen är att ge piloter möjlighet att lära sig flyga cross-c. bättre. Piloterna skjutsas ut till dagens valda flygställe. Därifrån försöker man flyga dagens valda flygomgång. Efter landning plockas piloten upp i buss och transporteras till Hotellet. På kvällen blir det genomgång och analys av dagens flygning. Det är möjligt att Graham Slater eller Tony Hughes kommer att vara med oss under enn viss tid för att lära oss vad storpojkarna kan. Då blir kostnaden något högre för vi måste täcka den omkostnaden. Den kostnaden kommer vi troligen att dela med norrmännen för dom kommer också med en busslass.
Vi förfogar över 10 platser. Anmälan skall göras till Folke Wikberg senast den 1 APRIL
Blir det för många anmälningar så rankas deltagarna efter flygerfarenhet.

Folke Wikberg

GWAIHIR
HANGGLIDINGKLUBB
Arsenalsgatan 12, 411 20 Göteborg

Club News

Yak Yak Yakkity Yak!

Gwaihirianer är ett månghövdat och brokigt folkslag. Säkraste platsen att träffa en sådan varelse är morgontimmarna lördag eller söndag, vid klubblokalen på gamla Torslanda flygplats. Där avgår bilar och bussar av starkt skiftande kvalitet i alla väderstreck(väster=Danmark).

Det är inte helt lätt att göra sig till representant för en klubb,vars medlemmar utgör hela skalan vad gäller: flygerfarenhet,föreningsintresse, tävlingskapacitet,förmåga att läsa flygtidningarna på lokalen utan att ta med dem hem,tekniskt kunnande, och livsfilosofi i största allmänhet samt förmåga att skriva långa meningar till Hypoxia.

Tävlingar,möten och fester redovisas ju brevledes, och ibland även till Hypoxia. Men för att få veta lite vad som rör sig bland gemene flygare och just nu, slog jag mig ned med medlemslistan vid telefonen sön 24/11 och ringde runt lite. Numren tog jag helt slumpmässigt, förutom Flemming, eftersom vinschen i Vårgårda var årets "stora nya". Så här lät det:

Flemming : "-Jodå,tack bra. Totalt 1600 starter med vinschen har vi hunnit med i år.X-C rekord att börja slå till påsk när vi kör igång igen är Dennis´flygning till Alingsås och Peter M. som damp ner i Herrljungatrakten.Allt har gått bra och flera har nått 2000 m efter release. Normal höjdvinst är annars 200-400 m".

Benny B. : "-Nä, jag har inte flugit nåt sedan Häng 1-kursen i somras. Jag fick visserligen informationspapperen från klubben om flygställen och folk att kontakta, men jag har haft lite annat att göra.Jag förnyar nog medlemskapet i alla fall, så får vi se".

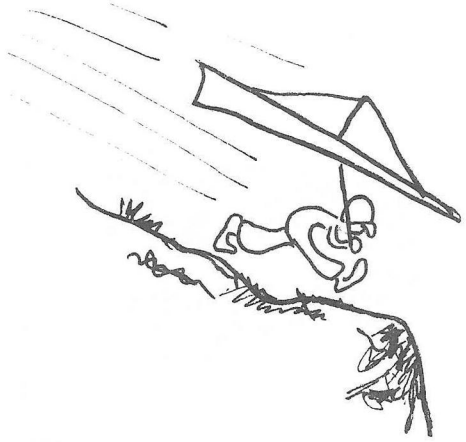
Bo S.: "-Hursa, det hörs lite dåligt,bäbisen vrålar,ja jag hör inget,men nu åker vi till Lanzarote och flyger ett tag- sköönt".

L.Josefsson:"-Jo,vi var ute idag och fick luft under vingarna, Vi är ute så snart det ges minsta chans".

Anna-Karin:"-Nej, flygningen har legat nere ett tag nu.Jag har faktiskt inte varit ute sedan Lanzarote sist.Nu väntar jag bara att få göra en provtur med Magicen som är nyköpt.Bara det lugnar sig med skolarbetet.."

Lütze: "-Jag var ute med vingen igår, men hamnade på fel ställe. Annan vindriktning än väntat, så man skulle ju kört till Ålleberg istället. Sista utskicket till medlemmarna kostade förresten femtonhundra trots billigt tryck.Ett inköp av stencilapparat i klubben skulle kanske löna sig?".

O.H.



TÄVLINGAR

Fr o m nästa år kommer jag ej längre att vara ansvarig för tävlingsverksamheten. Det är min förhoppning att den person som tar över får den hjälp och det stöd som behövs av både klubbar och enskilda för att utveckla verksamheten vidare. Kurt Hellström har också slutat sitt jobb som tävlingskommittérepresentant för norra regionen och som sammankallande för tävlingskommittén. Jag vill tacka honom för det fantastiska jobb han varje år lagt ner på att pussla ihop ett landslag till VM, EM och NM.

De tävlingar som planeras för 1986 är:

SM	Plats:	Åre	Tid:	Början av maj	
NM	"	Åre	"	Efter SM:et	
DM	"	Ej fastställd	"	Ej fastställd	Norra Regionen
DM	"	"	"	"	Mellersta Regionen
Mittscandia Cup		Åre	"	"	
Åre Cup		Åre	"	"	

Folke Wikberg

SVENSK XC-LIGA

I en Hypoxia för ett tag sedan uppmanade Folke Wikberg alla som flyger XC att rapportera alla flygningar över 10 km som sker inom Sveriges gränser. Då ingen gjort detta har jag gjort en preliminär XC lista för 1985.

Öppen sträcka

Namn	Vinge	Från-till	Sträcka
Peter Nietlisbach	Magic IV	Åre-Ånn	32 km
Urban Lind	Typhoon S4 Racer	Åre-Strand	24 km
Anders Andersson	Typhoon S4 Racer	Åre-Gevsjön	22 km

Out and Return

Håkan Sundin	Typhoon S4 Racer	Åre-Järpen-Åre	44 km

Som synes står sig Folkes inofficiella svenska rekord (ca 55 km) ännu. Vem blir först över 100 km?

Flyg mycket och långt.

AA

Folke Wikberg har meddelat att han avser dra sig ur som ansvarig för tävlingsverksamheten i FSF/H. Formellt upphör detta ansvar från och med nästa årsmöte. Som efterträdare till Folke har förslagits Oddvar Kvalsvik vilket FSF/H styrelse godkänt som inriktning. Det blir ju årsmötets val som sedan styr vilka som ingår i styrelsen nästa år. Men tills vidare arbetar alltså Oddvar i tävlingsfrågor under viss övervakning från Folkes sida.

Oddvar har börjat planeringen inför nästa år och meddelat att han snarast vill ha uppgifter på klubbarnas önskemål om att arrangera tävlingar. Tidigare har meddelats att underlag för tävlingar skall vara inne för godkännande vid årsmötet (alltså i god tid före årsmötet till FSF/H). Men han vill gärna ha uppgifterna tidigare om det går.

Oddvar säger: "Jag sammanställer tävlingskalender som publiceras i nästa nummer av Hypoxia.

Två tävlingar är redan spikade. SM genomförs i Åre 2-9 maj 1986 med Sundsvalls Hänggäng som arrangör. NM går veckan efter också i Åre, 11-18 maj, med officiell träningsdag 10 maj. Åre DFK är arrangör. Det blir en gemensam organisation från de båda klubbarna som gör förarbetet inför dessa båda tävlingar."

Klubbarna bör redan nu förbereda anmälan till dessa båda tävlingar då nästa Hypoxia kommer ut med för snäv marginal före för att medge full förberedelsetid.

Oddvar Kvalsvik
Köpmangatan 6
831 30 Östersund

063-11 82 39
0647-502 14

(Sammanfattat efter telefonkontakt med Oddvar)

MITTSCANDIA CUP

För försa gången i hängflyghistorien arrangerades i höstas den sk Mittscandia cupen. Tävlingen bestod av två deltävlingar Stjördalstreff och Åre cup. Tävlingarna var lagda över veckosluten 18-19/8 och 24-25/8 alltså ganska sent här uppe.

Stjördalstreffen

Meterologerna gav inte så stora hopp om bra flygning. Väl på plats vid breefingen hade dock ett femtiotal piloter samlats.

Vädret såg lovande ut, solen värmde på de branta sydsluttningarna och humöret var i topp.
Dagens uppgift var pilon flygning.

Efter en lång och krokig grusväg nådde man toppen, utsikten var makalös i det klara stabila vädret.

De flesta piloterna riggade på sydsidan i hopp om termik trotts att en svag nordli bris drog i nacken. Flygvakan började.
Trotts att alla hade två starter på sig var det bara ett fåtal som vågade sig ut i luften för att strax landa utan några direkt eggande lyft.

Plödsligt i den sista timmen av "open window" började det att lyfta på norrsidan.De som inte redan burit över sina vingar dit fick nu bråttom.
Termiken var koncentrerad till ett fåtal ställen på norrsidan så det blev trångt i luften.
Det visade sig att det svårt att ta startpilonen, varför många blev utan poäng.
Andra dagens väder var lika stabilt och resultatet och flygningen blev ungefär lika som första dagen.

MITT - SCANDIA STJÖRDAL/ÅRE 17-18/24-25 augusti 1985 RESULTAT.

Plac	Namn	Nation	Poäng Stjördal	Poäng Åre	Summa poäng totalt
1	Terje Halvei	N	750	180	930
2	Urban Lind	S	750	121	871
3	Magne Lilleli.	N	750	-	750
4	Håkan Sundin	S	500	226	726
5	Peter Nietlisbach	S	500	78	578
	Anders Andersson	S	500	78	578
7	Steinar Skjetne	N	500	42	542
8	Rune Björsting	N	500	17	517
9	Gunnar Östersås	N	500	7	507
	Wiggo Gundersen	N	500	7	507
11	Tor Haugnes	N	500	-	500
	Folke Wikberg	S	500	-	500
13	Gjermund Vognild	N	250	50	300
14	Kenneth Norberg	S	250	17	267
15	ove Erik Vegalid	N	250	2	252
16	Lars Haugdal	N	250	-	250
17	Lidvar Auflem	N	0	42	42
	Sune Bodin	S	0	42	42
19	Ernst Ebneter	S	0	17	17
	Reidar Halvei	N	0	17	17
21	John Straete	N	0	7	7
22	Björn Brekstad	N	0	2	2
	Thomas Hansen	N	-	2	2
	Göran Liss	S	-	2	2
	Mats Nodling	S	-	2	2

RESULTAT LAG

NORGE 3 753 poäng SVERIGE 3 520 poäng

Åre cupen

Inte heller här gav meterologerna något hopp.
Ändå hade ett trettiotal piloter lyckats ta sig hit.
Lördagmörgonens dimma såg hotfull ut till en början men det utvecklade sig senare till ett fint flygväder.

Dagens uppgift blev pilonflygning.
Startpilonen var uppsatt bredvid kabinbanans sydstation och den andra pilonen vid duveds kyrka, flest rundningar gällde.
Det blåste en fin sydvind rakt syd och det var hangbart vid sydstart.

Det visade sig att det var ganska svårt att utnyttja lyften rätt efter att ha tagit startpilonen Senare på kvällssidan kunde de kvarvarande piloterna flyga våg mellan pilonerna sedan vinden ökat.
Sista pilot landade ca 19°° med många timmar att logga.

Söndagens tävling blev inställd pga för stark blåst.

Även om inte alla piloter tog så många poäng, kan nog alla instämma i att det varit en trevlig helg med gemensamt samkväm då alla medverkande bodde på Tott till ett mycket förmånligt pris.

Båda tävlingarna var väldigt bra arrangerade och arrangörerna ska ha mycket beröm.

Ulrika Sund

ÅRE CUP - 1985-08-24--25 - R E S U L T A T

1.	Nils- Åge Henden	333 p
2.	Håkan Sundin	226 p
3.	Terje Halvei	180 p
4.	Urban Lind	121 p
5.	Peter Nietlisbach,	78 p
	Anders Andersson	78 p
7.	Gjermund Vognild	50 p
8.	Steinar Skjetne	42 p
	Einar Eliassen	42 p
	Sune Bodin	42 p
	Lidvard Auflem	42 p
12.	Ernst Ebneter	17 p
	Reidar Halvei	17 p
	Kenneth Norberg	17 p
	Rune Börsting	17 p
16.	Gunnar Österås	7 p
	Wiggo Gundersen	7 p
	John Straete	7 p
19.	Ole Erik Vognild	2 p
	Björn Brekstad	2 p
	Thomas Hansen	2 p
	Björn Kroglund	2 p
	Mats Paulsson	2 p
	Göran Liss	2 p
	Mats Nordling	2 p
26.	Johan Dahlqvist	0 p
	Sven Lindén	0 p

BOGSERING

Innan vinterns bogsering startar, vill jag påminna om några saker:

- Var noga med att följa föreskrifterna i bogseringskompendiet.
- Kolla att bridle-linans knutar och löpringar är OK.
- Lägg inte dubbla varv veklänk, det kan vara direkt livsfarligt.

Det har visat sig att det finns en del vingar på marknaden som är olämpliga för bogsering. Det gäller generellt alla gamla vingar utan luff-linor och som har tendensen att vilja stalla över vingtippen.

Ring gärna mig eller Håkan Sundin, om ni vill fråga någonting kring bogsering!

Folke Wikberg

Rapport från CIVL

CIVL:s möte i Kössen, 1985-06-10--11

Mötet handlade i huvudsak om 1986 års EM i Ungern samt val av ny ordförande i CIVL, eftersom Erwin Kjellerup avböjt omval.

Följande punkter på dagordningen avhandlades den första dagen:

1. Godkännande av mötesprotokoll från Oslo, 1984-06-06--07.
2. Godkännande av dagordning för Kössen-mötet.
3. På Erwins förslag, valdes en valberedning, bestående av delegaterna från Australien och Västtyskland.
4. Ordförande rapporterade om det gångna årets aktiviteter.
5. En kort sammanfattning av 1985 års VM, med beröm till Sepp Himberger och till vädret, som för en gångs skull medverkade vid ett stort mästerskap!
6. Frågan om kommittéernas vara eller icke vara bordlades. I det sammanhanget redovisade Dick Heckman resultatet av sin utredning om regler för bogseringstävlingar (se bil). Frankrike, Finland och Västtyskland uttalade sig positivt angående att använda bogsering i tävlingssammanhang. Västtyskland förordade också ett internationellt samarbete angående testmetoder och regler för certifiering. Någon form av minimistandard betr teknik och säkerhet för certifiering borde, enl den västtyske delegaten, rekommenderas av FAI/CIVL.
8. Den australiske delegaten rapporterade om förberedelserna för 1987 års VM. VM:et kommer att genomföras i Mount Buffalo, North East Victoria, Australien, under årsskiftet 1987/1988. Man planerar för 8-mannalag och räknar med att ca 20 nationer kommer att delta. Man framställde önskemål om att de nuvarande reglerna beträffande bruk av radio bör ändras till VM:et, detta av säkerhetsskäl, eftersom tävlingsområdet är glesbefolkat och otillgängligt.
9. Luigi Accusani presenterade Italiens ansökan om att arrangera EM 1988. Någon ytterligare ansökan har ej inkommit. Ansökningstiden går ut 1986. Preliminära bud om att arrangera VM 1989 har kommit från Canada och Schweiz. Tjeckoslovakien och Jugoslavien har båda ansökt om att få arrangera EM 1990. Ansökan om VM 1991 har kommit från Frankrike.
10. Olympiska Spel. Det beslöts att frågan skall tas upp på Dehlimötet i november, där ordf i FAI:s olika medlemsorganisationer kommer att delta. Förutom hängflyg, är både sektionerna för ballong och fallskärm intresserade av OS-status och endast en av dessa tre discipliner blir aktuella för OS-deltagande. Det beslöts att IOC:s president skall inbjudas att övervara EM 1986 och därmed få tillfälle att studera hängflygsporten närmare.
11. Övriga frågor. Man beslöt ändra tidsfristen för framläggande av slutligt regelverk för varje mästerskap till 6 månader. Man beslöt också, att ett standardiserat regelverk, omfattande tävlingsuppgifter, poängräkningssystem osv, skall utarbetas av CIVL:s styrelse och presenteras vid nästa möte.
12. Erwin tog upp frågan om den internationella juryn. Dess arbetssätt och sammansättning har ju under åren visat sig vara allt annat än tillfredsställande. Mötet beslöt att på försök under nästa EM tillämpa fallskärmssektionens regel betr juryn. Det betyder att juryn kommer att bestå av tre personer, 1 ordf och 2 medlemmar. Den ungerske delegaten ålades att till styrelsen föreslå 2 lämpliga personer, som tillsammans med CIVL:s ordf skall fungera som jury under EM 1986.
13. Det beslöts att CIVL:s nästa möte skall förläggas till Gyöngyös, Ungern, direkt efter EM, dvs den 11 och 12 augusti, 1986.

Den andra dagen diskuterades reglerna för nästa års EM mycket detaljerat. Den ungerske delegaten överlämnade därefter "Local Regulations" i reviderat skick till styrelsen för godkännande i dec/jan, varefter inbjudan kommer att sändas till de europeiska länderna.

Tävlingen kommer att hållas i närheten av Gyöngyös under tiden 27 juli till 10 augusti. Varje nation får delta med lag om 4 piloter, 1 lagledare och 1 assistent. Anmälningsavgiften fastställdes till USD 250 per deltagare och inkluderar övernattning i fyrbäddsrum, frukost, lunchpaket, transport till startplatsen och upphämtning.

Man kommer att använda sig av totalt fem olika startplatser, vilket möjliggör flygning i samtliga vindriktningar. Tävlingsuppgifterna kommer att bestå av ban-flygning, distans och med inlagda hastighetsmoment. Man kunde ej komma tillrätta med sättet att mäta tiden, varför den frågan överlämnades till en kommitté för utredning.

Poängberäkningen diskuterades livligt. Man kunde till slut enas om att tillämpa s k "90°-angle measurement", medan de matematiska formlerna för beräkningen verkar väl tillkrånglade.

Beträffande radio och fotografering; radio kommer att få användas av lagledningen på frekvens 127,6/122,7 (kan komma att ändras). Kamera är obligatorisk, men användningen begränsad. Man kommer förmodligen att försegla deltagarnas kameror med ståltråd och sigill, eftersom det råder generellt förbud mot att fotografera "for fun".

Val av ny ordförande och styrelse föregicks också av en hel del resonemang. När delegaterna så småningom hade bildat sig en egen uppfattning och Mr Larcher från FAI samlat ihop "röstsedlarna", visade det sig att CIVL:s tidigare sekr, schweizaren Thomas Bosshard, hade valts till ny ordförande. 2 vice ordf valdes, Bill Moyes från Australien och Dick Heckman, USA. Scott Sigal, Frankrike, valdes till sekreterare. Till ordförande i den internationella juryn valdes ordf Thomas Bosshard. Erwin Kjellerup avtackades varmt och valdes under delegaternas applåder till CIVL:s hedersordförande under 1986.

Ingvor Wikberg

BOGSERING

BOGSERING AV NYBÖRJARE

Det har visat sig att vissa problem uppstått vid bogsering av orutinerade Hang I- och II-piloter (även vissa Hang III-piloter). Huvudorsakerna är:

A. En vinge, som är olämplig att bogsera med.

B. Piloten är ovan att flyga och har svårt att korrigera (speciellt girningseffekt).

För att råda bot på detta, vill vi att bogserledaren följer nedanstående rutiner:

1. Om en Hang I-pilot kommer med en nyinköpt, begagnad vinge av äldre modell:

   Kontrollera vingen noggrant så att den inte har några skador! En rutinerad Hang III-pilot skall provflyga vingen, för att känna vilka egenskaper den har och hur den är trimmad. Glöm ej att det finns äldre vingar, som är mycket olämpliga att bogsera.

2. När en Hang I- eller II-pilot bogseras första gången:

   Använd en kort lina, 50-100 m, och dra försiktigt, ca 30-50 kg, så att stighastigheten blir långsam. Flyghöjden kan begränsas till 5-20 m de första bogseringarna. Piloten måste dels få möjlighet att lära sig parera vingens girning i horisontalplanet och dels hinna bygga upp en känsla av säkerhet, innan han bogseras upp med full styrka och till hög höjd. TÄNK PÅ ATT FLYGKÄNSLAN OCH RUTINEN ÄR OERHÖRT VARIERANDE HOS HANG I-PILOTER SOM KOMMER DIREKT FRÅN UTBILDNINGEN!

Om det uppkommer frågor eller osäkerhet, ring mig gärna, tel 0647-30388.

Folke Wikberg

Olycks-rapportering

Haverirapportering och tillbudsrapportering fungerar dåligt. Mycket beror nog på okunskap. För att råda bot mot detta publiceras nedan utdrag ur de bestämmelser som gäller. Mycket beror nog också på rädsla och olust att skylta med att ha gjort fel. Det är ju inte heller "olagligt" att inte rapportera tillbud och skador som inte kan klassas som haveri. Man bör dock betänka att erfarenheter kan komma andra till del och kanske till och med rädda liv.

FSF/H policy: Ingen som frivilligt lämnar en rapport kommer att ställas till svars för sin händelse om det inte är fråga om grava saker som ändå skulle ha blivit kända. Namn kommer heller inte att publiceras om rapportskrivaren inte vill det. Tänk efter om en rapport från Dig skulle kunna vara till nytta för andra som en erfarenhet eller varning. Sänd rapport till den i FSF/H styrelse som är ansvarig för olycksrapporter. Fram till årsmötet 1986 i varje fall är det Sven Lindén. Titta på sidan 2 i Hypoxia så får Du aktuelllt namn.

Styrelsen har beslutat att aktivt "påminna" sådana som slarvar. Om påminnelse måste göras kan det hela bli mer obehagligt för den enskilde än om rapport frivilligt lämnas (gäller haverirapport som ju skall lämnas och som eventuellt skall leda till utredning av haverikommissionen).

VAR ALLTSÅ INTE RÄDDA FÖR ATT INFORMERA OM DINA UPPLEVELSER. DU HJÄLPER ANDRA.

Vi bifogar även ett rapportformulär. Använd det, gärna även beträffande händelser som ligger tillbaka i tiden.

Rolf Björkman

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

Rapport både beträffande haveri och skador eller störningar som inte räk-som haveri skall sändas till HFS på särskild blankett förutom rapporten till luftfartsverket.

BESTÄMMELSER FÖR CIVIL LUFTFART

LFS 1978:3

BCL-D 1.3

DRIFTBESTÄMMELSER
ALLMÄNNA BESTÄMMELSER
UNDERRÄTTELSE– OCH RAPPORTSKYLDIGHET

Utdrag

1. ALLMÄNT

Av 3 kap 7 § samt 5 kap 2 och 8 §§ luftfartslagen samt 51 och 51 a §§ luftfartskungörelsen framgår att underrättelse- och rapportskyldighet föreligger beträffande vissa händelser och omständigheter i samband med utövande av luftfart. Vidare framgår vem skyldigheten åvilar. Följande bestämmelser anger omfattningen och arten av stadgandena samt deras tillämpning.

1.1 Underrättelse- och rapportskyldighet beträffande händelser och omständigheter föreligger i nedan angiven omfattning.

a) Vid haveri (luftfartsolycka) (se mom 2 nedan).

1.2 Underrättelse skall ofördröjligen lämnas såsom regel till närmaste flygtrafikledning eller luftfartsinspektionen genom telefon, telegram eller på annat lämpligt sätt. I fråga om fel berörande luftfartygs luftvärdighet kan i stället luftfartsinspektionens distriktskontor underrättas.

Anm. Uppgifter om telefonnummer m m återfinns under rubriken "Luftfartsverket" i telefonkatalogen.

1.3 Rapport skall snarast möjligt insändas till luftfartsinspektionen. Rapporten skall innehålla de uppgifter, som anges i för respektive ändamål av luftfartsinspektionen upprättade blanketter.

(1) *Anm. Blanketterna är försedda med adressuppgift och om antalet exemplar av rapporten, som skall insändas. De kan rekvireras från luftfartsverkets blankettförråd.*

2. HAVERI

2.1 Med haveri förstås olyckshändelse, som inträffar med ett luftfartyg mellan den tidpunkt, då en person vilken som helst går ombord på luftfartyget i avsikt att flyga, och den tidpunkt, då samtliga ombordvarande personer efter luftfartygets landning lämnat detsamma och som medför

a) att ombordvarande eller person på eller utanför luftfartyget genom händelsen avlider eller erhåller allvarlig kroppsskada; eller

b) att betydande skada uppstår på luftfartyget eller egendom som icke befordras därmed.

Anm 1. Med allvarlig kroppsskada förstås här sådan skada, som fordrar intagning på sjukhus (motsvarande) och vård under mer än 48 timmar.

Anm 2. Då ringa eller ingen personskada uppstått eller då skadorna på luftfartyget är begränsade till motor, hjälpapparater, propellrar, vingspetsar, däck eller hjul med bromsar eller till obetydliga bucklor, hål i plåt eller duk och icke medfört följdskador, betraktas händelsen icke som haveri. Sådan händelse hänförs till störning enligt mom 3 nedan men skall dock rapporteras som haveri.

1) OBS Läs baksidan av blanketten "Olycksrapport" som är nästa blad.

2.2 Underrättelse- och rapportskyldighet föreligger alltid vid haveri.

2.2.1 Underrättelse skall lämnas i enlighet med mom 1.2 ovan.

2.2.2 (1) Rapport skall avges i enlighet med mom 1.3 ovan ("Haverianmälan för motordrivna luftfartyg " eller "Haverianmälan för icke motordrivna luftfartyg").

2.3 Underrättelse- och rapportskyldigheten åvilar luftfartygets befälhavare. Är denne ur stånd att uppfylla skyldigheten skall den fullgöras av luftfartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukade luftfartyget, av denne.

2.3.1 Inträffar haveri under sådan luftfart, som i enlighet med BCL – D 1.1 för sin utövning kräver tillstånd, skall flygchefen respektive skolchefen till luftfartsinspektionen inkomma med sitt utlåtande över omständigheterna vid haveriet.

FSF-Hfs (82-03)

OLYCKSRAPPORT

Rapportera varje olycka som leder till att piloten (eller någon annan) måste söka läkarvård. Även allvarliga olyckstillbud som inte medfört personskador bör rapporteras för statistiken, eftersom de kan vara minst lika lärorika som olycksfallen! Sänd rapporten till: FSF/H-ansvarig enl sid 2 Hypoxia.

● PILOTENS NAMN _____ ● ÅLDER _____

● PILOTENS ADRESS _____

● TELEFON _____ ● NATIONALITET _____ ● KLUBB _____

● DATUM FÖR OLYCKAN _____ ● TID FÖR OLYCKAN _____

● PLATS FÖR OLYCKAN _____ ● NÄRMASTE ORT _____

● BACKENS FALLHÖJD _____ m ● TYP AV FLYGSTÄLLE (beskriv) _____

● PERSONER SOM BEVITTNADE FLYGNINGEN OCH/ELLER OLYCKAN (adress och telefon) _____

_____

_____

● VÄDERFÖRHÅLLANDEN (klart, mulet, dimma, snö, etc) _____

● VINDHASTIGHET ca _____ m/s Jämn ☐ Rätt byig ☐ Mycket byig ☐ ● TERMIK ☐

● FLYGRIKTNING I FÖRHÅLLANDE TILL VINDRIKTNINGEN: Mot vinden ☐ Med vinden ☐ Snett ☐ Sväng ☐

● PILOTEN HADE VID OLYCKSTILLFÄLLET SVENSKT/UTLÄNDSKT FÄRDIGHETSBEVIS (precisera HÄNG-grad, e dyl) _____

● OM INGEN HÄNG-GRAD ÄR KÄND, SKULLE DU BESKRIVA PILOTEN SOM: Nybörjare ☐ Rätt erfaren ☐ Mycket erfaren ☐

● ERFARENHET ENLIGT LOGGBOK _____ timmar, _____ flygn. ● FLYGSTÄLLNING: Sitt. ☐ Supine ☐ Prone ☐

● PILOTEN HADE: Hjälm ☐ (ange typ, etc) _____ Kängor ☐ Handskar ☐ Fallskärm ☐

● FLUGEN HÄNGGLIDARE (fabrikat, typ, storlek, ålder och kondition) _____

● HÄNGGLIDARENS KONDITION EFTER OLYCKAN: Totalt vrak ☐ Böjda/brutna vingrör ☐ ☐ Böjt/brutet kölrör ☐

Böjd/bruten styrbygel ☐ Segelskador ☐ Annat _____

● PILOTENS SKADOR: Inga ☐ Lätta ☐ Svåra ☐ Livshotande ☐ Dödande ☐

● TYP AV SKADOR: Fraktur(-er) ☐ Blödning ☐ Medvetslöshet ☐ ● INLAGD PÅ SJUKHUS?: Ja ☐ Nej ☐

● SKADADE KROPPSDELAR: Huvud ☐ Ansikte ☐ Rygg ☐ Ben ☐ Fötter ☐ Armar ☐ Händer ☐ Bål/invärtes ☐

● DIAGNOSTISERADE SKADOR EFTER LÄKARUNDERSÖKNING _____

_____

_____

● <u>Svara bara på följande fråga om du vet säkert!</u> PILOTENS FYSISKA/PSYKISKA KONDITION ("god" eller t ex sjuk, spänd, onykter, frustrerad) (a) OMEDELBART FÖRE START: Vet ej ☐ God ☐ Annan _____

(b) DITO DET SISTA HALVA DYGNET FÖRE OLYCKAN: Vet ej ☐ God ☐ Annan _____

● BESKRIV FLYGNINGEN SAMT UPPENBAR ELLER TROLIG ORSAK TILL OLYCKAN _____

_____

_____

_____

_____

● TOGS NÅGRA FOTOGRAFIER? Ja ☐ Nej ☐ Av (namn och telefon) _____

● VAR FÖRVARAS RESTERNA AV HÄNGGLIDAREN? _____

ÖVRIGA UPPLYSNINGAR KAN SKRIVAS PÅ BAKSIDAN AV DETTA FORMULÄR. MEDSÄND ÄVEN EVENTUELLA TIDNINGSKLIPP, ETC.

● RAPPORTÖRENS NAMN _____ ● TELEFON _____

● DATUM FÖR DENNA RAPPORT _____ ● RAPPORTÖRENS HÄNG-GRAD ELLER ERFARENHET _____

BAKSIDA TILL HAVERI- OCH TILLBUDSRAPPORT

BCL-D 1.3 gäller för hängflyg beträffande HAVERI. Enligt denna BCL skall rapport sändas till Luftfartsinspektionen på särskilt formulär. Särskilt formulär anpassat för för hängflyg annat än FSF-HFS "Olycksrapport" finns inte. Kopia av denna rapport skall därför sändas till Luftfartsverket, Luftfartsinspektionen, 601 79 Norrköping vid haveri. Se definitionen på haveri i BCL-D 1.3 punkt 2.1. Vad som för en hängglidare räknas som haveri enl "Anm 2" blir en bedömningssak från fall till fall. Vid tveksamhet bör händelsen behandlas som haveri. Enl Anm 2 skall händelse som klassas som störning rapporteras som haveri. Sådan rapportering sker enbart till FSF-HFS ansvarige för olycksrapports och olycksfallsuppföljning.

Minneslista efter störning/haveri förutom åtgärder som fordrar första hjälp, sjukhusbesök eller polisrapport.

A: 1. Läs BCL-D 1.3
2. Klassa händelsen som störning alternativt haveri

B. Vid Haveri

Ring snarast till närmaste trafikledning och meddela händelsen eller förfar som anges i punkt 1.3 i BCL-D 1.3

Sänd "Olycksfallsrapport" till adress som finns på blankettens framsida samt kopia till Luftfartsinspektionen enligt adress ovan.

C. Vid Störning

Sänd "Olycksrapport" till adress som finns på blankettens framsida.

OBS: Vid haveri får hängglidaren inte flyttas från platsen för haveriet. Hjälp med avspärrning sker genom polisens försorg.

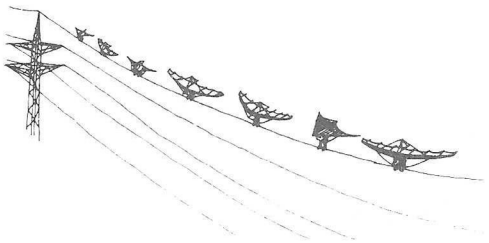
SCOTTEN

Några nya licensinnnehavare har tillförts Scotten under hösten men inte så många som vanligt. Helg efter helg drabbade oss blåsten medan det i veckorna var utmärkt väder. Vad sägs om 8 veckor i rad som skolningen fick ställas in. Fler och fler i klubben blir nu influgna på bogsering. Hittills har vårt tillstånd att vara på F 16 i Uppsala fungerat utmärkt.

Ett gäng tillsammans med några ur Lidingöklubben gör återbesök på Lanzarote. Säkert blir det både fin avkoppling från den sveska kylan och fin flygning.

Vi hoppas på en fin vår och vi önskar alla andra ett GOTT NYTT HÄNGFLYGÅR!

R B



LOGGBOK

Enligt de nya reglerna för hängflygning blir det viktigare än tidigare att föra loggbok. För närvarande finns ingen lämplig svensk typ av loggbok. I samarbete med KSAK kommer dock FSF/H att ta fram en sådan. Den kommer att få samma principiella utförande som loggbok för andra flyggrenar. Vi räknar med att den finns tillgänglig i april.

UNDER TIDEN: gör Din egen loggbok och för sedan in det som skett under första delen av 1986. Följande bör antecknas:
Datum Typ av hängglidare Plats Flygtid Antal flygningar Startmetod (B=backe, F=flygsläp, M=markfordon - bil skoter mm, V=vinsch, Ö= övrigt - ballongdropp mm) Flygsträcka (i förekommande fall) Anteckningar i övrigt av vikt.

Iloggboken skall instruktören göra vissa anteckningar. Läs mera om detta i de nya bestämmelserna.

Motorflygarnas loggbok är blå och segelflygarnas är gul. Vilken färg tycker Du att vår skall ha? Grön? Vi är närmast naturen.

Rolf Björkman

Klubbledningar

Några tips till Dig som jobbar i klubben. Detta bör man nu tänka på.

1. Bestäm årsmötesdag vilken bör vara i god tid före FSF/H årsmötesdag som är preliminärt 8 eller 15 mars.

2. Fastställ slutlig medlemsförteckning och betala till FSF/H 45 kr per medlem (Alltså grundat på det slutliga antalet medlemmar för 1985. OBS att ingen kan avgå som medlem under året i det här avseendet utan skall vara med i antalet) FSF/H postgiro är 91 29 93-3.

3. Gör bokslut och revisionsberättelse inför årsmötet i klubben.

4. Gör klubbens verksamhetsberättelse för 1985.

5. Senast till 1 mars skall slutlig medlemsförteckning för 1985 och tillkommande nya medlemmar för 1986 ha sänts till Rolf Björkman inför utgivande av Hypoxia nr 19 som sänds till alla medlemmar även för 1985 även om de inte har förnyat sitt medlemsskap för 1986. OBS rätta på de listor som kommer att sändas till klubben.

6. Rapport till RF sänds senare i vår. Underlag kommer till klubben. OBS att den rapporten skall uppta samma antal medlemmar som ligger till grund för avgiften till FSF/H.

7. I samband med kallelse till årsmöte kan det vara lämpligt att påminna om betalning till klubben. Försök behålla så många medlemmar som möjligt.

NYA HÄNGFLYGREGLER

RESULTAT VM 85

I sin artikel om VM 85 har inte Karl-Axel med någon resultat lista. Jag har räknat fram en sådan efter samma princip som finalgruppernas poäng räknades fram i Kössen. Så här blev di svenskes placeringar.

Oddvar Kvalsvik Åre DFK	625 p	59	pl.
Folke wikberg Sundsvalls HG	474 p	I03	pl.
Anders Andersson Sundsvalls HG	473 p	I04	pl.
Håkan Sundin "	395 p	I22	pl.
Peter Nietlisbach Åre DFK	307 p	I39	pl.
Mats Paulsson Lidingö DW	2I5 p	I57	pl.

AA

PRESSTOPP! EM 86

EM 1986 genomförs i UNGERN 1986-07-09--20.

Vi har nu erhållit de preliminära reglerna för detta EM. Reglerna väntas godkännas av CIVL i janurai och vi publicerar dem i nästa Hypoxia.

Den officiella träningsperioden i Ungern omfattar endast tre dagar 7-9 juli varav den 9.e också är EM invigningsdag (ceremonidag). Den ungerska hängflygsektionen inbjuder därför utländska piloter att deltaga i följande nationella tävlingar.

Gagarin Cup 4-11 maj

BNL Cup 25 maj - 1 juni

Ungerska mästerskapet 15-22 juni

Inofficiell träningsvecka för EM 1-6 juni

Samtliga tävlingar enligt ovan genomförs på samma plats och med samma ragler som EM.

EM-laget skall bestå av fyra piloter. Uttagning kommer att ske av FSF/H styrelse efter förslag från uttagningskommittén. Ny sammanhållande för denna samt representant från norra regionen är Karl-Axel Dahlbergh.

FSF/H styrelse

NYA BESTÄMMELSER FÖR HÄNGFLYGNING

Nya bestämmelser för hängflygning gäller f o m 1986-01-01. De är inte ännu samrådda med luftfartsverket men då de i alla avseenden endast innebär skärpning jämfört med tidigare gällande normer har FSF/H beslutat tillämpa dem med omedelbar verkan. De gäller dock inte för förnyelse av licensen till 1986, utan då skall de tidigare reglerna tillämpas.

De viktigaste förändringarna:

- Definitioner. Ett antal flygfall och situationer har definierats.

- Nya krav för att erhålla och förnya licensen. Bl a har flygtidskrav införts för att erhålla och förnya Häng II och III.

- Begränsade befogenheter för Häng I och II. Bl a krävs inflygning för instruktör på ny "Typ av hängglidare" (se definitioner) och i hangflygning. Befogenheter att genomföra hangflygning och sträckflygning har också begränsats till pilter med större erfarenhet.

- Kalendertid för att höja hänggrad har tagits bort. Det är också möjligt att utbilda sig direkt till Häng II.

- Allt om motorisering är borttaget och tillhör särskilda regler under "ultralätta flygplan" (se föregående nummer av Hypoxia).

- Det är viktigare att Du för loggbok nu än tidigare. Anledningen är att loggbok skall visas i vissa fall vid förnyelse av licensen samt att ny typ av hängglidare skall införas där efter inflygning liksom utbildning i hangflygning.

Rolf Björkman

(85-12)

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN (FSF/H)

KSAK/FSF BESTÄMMELSER FÖR HÄNGFLYGNING

0. DEFINITIONER

Definitioner som gäller allmänt för flyning och därmed även för hängflyg framgår av BCL-T KAPITEL 1. Övriga definitioner enligt nedan.

Backflygning

Flygning med start i sluttande terräng utan annan drivkälla än gravitationskraft och uppvindar. Höjden över backens krön överskrids med max 30 m. Förutom under korta moment minskar höjden i förhållande till landningsplatsen kontinuerligt. Landningsplatsen, som ligger på lägre nivå än startplatsen, är fullt synlig under hela flygningen.

Bogsering

Flygning med hjälp av yttre dragkraftkälla och förbindelse till denna med bogserlina.

Bogserutrustning

Sådan utrustning som krävs för att genomföra bogsering (kraftkälla och hängglidare undantagen).

Fallhöjd

Höjdskillnaden mellan start- och landningsplats. Vid topplandning höjdskillnaden mellan startplats och en tänkt landningsplats vid hangets fot. Vid bogsering höjdskillnaden mellan urkopplingshöjd och startplats.

Flyghöjd (där särskild referensyta inte anges)

Vertikala avståndet till marken.

Genomförd flygning

Flygning i luften under kontrollerade former (i samband med bogsering efter frikoppling från dragkraftkälla och bogserutrustning) under minst 5 sekunder.

Hang

Sluttande terräng som kan medge hangflygning.

Hangflygning

Kontinuerlig flygning platsbundet till vald höjdsträckning med hjälp av uppvindar i huvudsak orsakade av sluttande terräng.

Enkel hangflygning

Hangflygning vid väder- och terrängförhållanden som är lämpliga för nybörjare. Landnigsplatsen ligger inom synhåll under hela flygningen.

Avancerad hangflygning

Hangflygning vid väder- och/eller terrängförhållanden som inte är lämpliga för nybörjare.

Hangvind

Vind som vid givet hang medger hangflygning.

Hängflygning

Flygning med hängglidare.

Hängglidare

Enligt BCL-D 0: (Hang Glider). Luftfartyg tyngre än luften, vilket kan bäras, startas och landas till fots och som erhåller sin lyftkraft under flygning genom aerodynamiska reaktioner på ytor vilka förblir fasta under givna flyglägen. (Hängglidare försedd med motor definieras som ultralätt flygplan).

Sträckflygning (Cross country)

Flygning med hjälp av vunnen höjd, hangvindar eller termiska uppvindar där landningsplatsen inte nödvändigtvis är synlig under hela flygningen.

Platsbunden flygning

Flygning där en och samma landningsplats kan nås under hela flygningen.

Termikflygning

Enkel termikflygning

Flygning i termiska uppvindar under förhållanden som är lämpliga för nybörjare.

Avancerad termikflygning

Flygning i termiska uppvindar under förhållanden som inte är lämpliga för nybörjare.

Topplandning

Landning på höjd ovanför hang.

Typ av hängglidare

Hängglidare tillverkad av viss tillverkare och med visst namn och/eller typbeteckning. Flera hängglidare av samma fabrikat med varianter på samma grundtypbeteckning och med i princip lika utförande och samma flygegenskaper betecknas som samma typ.

1. ALLMÄNT

1.1 För flygning gäller BCL-D4-3, BCL-T i tillämpliga delar och tillhörande tolkningar samt de bestämmelser som BCL-D4.3 och BCL-T hänvisar till. Härutöver gäller de regler och anvisningar som KSAK/FSF fastställer i enlighet med avtal mellan luftfartsinspektionen och KSAK/FSF samt de regler och anvisningar som FSF/H fastställer i avtal mellan KSAK och FSF/H eller utfärdar i enlighet med FSF instruktion för sektioners verksamhet.

1.2 Ändringar av regler och anvisningar publiceras i FSF/H informationsorgan (Hypoxia) varefter de anses ha nått alla hängflygförare. Hängflygförare med giltig hängflyglicens är skyldig att ta del av allt informationmaterial i Hypoxia.

1.3 För att få bedriva hängflygning erfordras kompetensbevis i form av giltig hängflyglicens utfärdad av KSAK/FSF. Tre kompetensgrader finns (Häng I, II och III) samt kompetenstillägg i förekommande fall (bogserbehörighet, instruktör och bogserbehörighet instuktör).

1.4 Hängflyglicens gäller kalenderårsvis. För att förnya hängflyglicensen erfordras att den sökande är medlem i klubb ansluten till FSF och RF, genomfört flygningar i enlighet med kraven för aktuell licensgrad under kalenderåret samt bedöms lämplig. Om kraven för förnyelse inte är helt uppfyllda kan förnyelse eller lägre licensgrad erhållas på vissa villkor vilka framgår av bestämmelser för förnyelse för respektive licensgrad.

FSF/H styrelse samt ordförande i hängflygklubb till vilken innehavare av hängflyglicens är ansluten kan besluta om indragning av hängflyglicens eller ändring av kompetensgrad och kompetenstillägg om den sökande visat prov på dåligt omdöme, inte innehar erforderliga kunskaper och färdigheter som motsvarar innehavd kompetens eller i övrigt bedöms olämplig för hängflygning.

1.5 Innehavare av hängflyglicens anses vara tillhörig den hängflygklubb genom vars försorg hängflyglicensen blivit utfärdad eller förnyad under aktuellt kalenderår oaktat innehavaren är medlem i flera klubbar beträffande bestämmelse- och tävlingssammanhang.

1.6 Minimiåldern för att påbörja hängflygutbildning är 15 år och för att erhålla hängflyglicens 16 år.

1.7 Vid all flygning skall finnas person med uppföljningsansvar för flygningen. Detta bör tillämpas så att hela flygningen följs visuellt. När detta inte är möjligt eller lämpligt skall förarens avsikt vara känd.

1.8 Förare och passagerare skall bära skyddshjälm vid hängflygning.

1.9 Loggbok över flygningar skall föras på heder och samvete. Den skall omfatta minst följande: Datum, plats, flygtid och antal flygningar. Övriga förhållanden av allmänt intresse bör antecknas.

1.10 Vid försäljning av hängglidare och hängflygutrustning skall säljaren informera köparen om gällande normer för dess användndning.

1.11 Hängglidare som förses med motor faller under bestämmelser för ultralätta flygplan enligt BCL-D3.3.

2. UTBILDNING

2.1 Följande utbildning skall handhas av godkänd instruktör: All utbildning till Häng I, examination till Häng I, II och III, flygprov vid förnyelse av hängflyglicens då flygtidskravet inte är uppfyllt, inflygning på ny typ av hängglidare för innehavare av Häng I och II, inflygning i hangflygning för innehavare av Häng I och II samt inflygning för bogserbehörighet.

2.2 Instruktör skall ha giltigt Häng III samt genomgått utbildning anordnad av FSF/H och erhållit kompetensbevis som instruktör. På hängflyglicensens behörighetsdel skall vara påfört "Instruktör/Instructor" samt i förekommande fall "Bogserbehörighet instruktör/Towing hang gliding instructor".

2.3 Kompetens som instruktör gäller kalenderårsvis. För automatisk förnyelse av instruktörskompetens fordras att den sökande bedöms lämplig härför samt utbildat minst 5 elever till Häng I (fullständig utbildning och examination) under kalenderåret.

FSF/H styrelse kan besluta om förnyelse av instruktörsbehörigheten utan att kravet på fullständig utbildning av 5 elever är uppfyllt. En förutsättning är då att instruktören bedrivit annan utbildningsverksamhet inom hängflygning eller att den sökande bedöms särskilt lämplig som instruktör. Beslut om förnyelse sker i varje särskilt fall.

Instruktörskompetens kan dras in av FSF/H styrelse om bestämmelser inte följts, om elever utsatts för onödiga risker, om instruktören genom eget agerande visar prov på dåligt omdöme eller inte kan anses vara ett föredöme för elever samt om instruktören av annat skäl bedöms olämplig att förmedla undervisning i hängflygning.

3. BEHÖRIGHETSGRADER

3.1 Häng I

3.1.1 Befogenheter

Efter utbildning till Häng I och med innehav av giltig hängflyglicens får föraren självständigt träna mot kompetensnivån Häng II. Föraren skall inledningsvis träna under flygförhållanden som motsvaras av grundutbildningen. Stegringstakten skall vara succesiv.

Innehavare av Häng I får endast utföra platsbunden flygning som innefattas av begreppen "backflygning, enkel hangflygning, enkel termikflygning och flygning i samband med bogsering". Bogsering får utföras under ledning av övningsledare först efter utbildning inför instruktör och skall vara infört på hängflyglicensens behörighetsdel. Hangflygning får genomföras självständigt först efter det att utbildning skett inför instruktör och denne antecknat godkännande i förarens loggbok.

Inflygning på ny typ av hängglidare skall göras inför instruktör som antecknar detta i förarens loggbok.

3.1.2 Utbildningsmål

Efter utbildning skall eleven

- kunna självständigt bedöma under vilka situationer han kan och bör genomföra flygning direkt efter utbildning.

- ha erforderliga teoretiska kunskaper enligt "Teorikrav" nedan för att genomföra flygningar inom sitt kompetesområde.

- ha sådan praktisk färdighet att han kan besikta sin materiel, hantera materielen med omdöme på marken, genomföra säker start i backe, genomföra flygning med god fart- och kurskontroll, utföra svängar, genomföra säker fotlandning.

- ha förståelse för förhållanden som påverkar flygsäkerheten bl a vikten av omdöme vid val av tid och plats för flygning, värdera sin egen förmåga, vikten av att följa bestämmelser, påverka andra i positiv flygsäkerhetsinrikning, vikten av fullgod materiel.

3.1.3 Teorikrav

Behovet av teorutbildning enligt nedan skall bedömas mot befogenheterna enligt 3.1.1 och målen enligt 3.1.2.

- För hängflygning reglerande bestämmelser och anvis-

ningar (KSAK/FSF Bestämmelser för hängflygning, BCL-D4.3, BCL-T med tolkningar, i ovanstående bestämmelser anvisade övriga delar av BCL i tillämpliga delar).

- Meteorologi beträffande vindar, vindprofiler, åska, turbulens, farliga väderförhållanden.

- Aerodynamik och mekanik beträffande lyftkraft, motsånd, relativa och verkliga hastigheter, låg- och högfartsproblem, stall, stabilitet, svängteori, för hängglidare specifik konstruktion och styrprincip .

- Materielkunskap beträffande konstruktionsprincip, känsliga hållfasthetspunkter, krav på kontroll, materialkrav, reparationsprinciper.

- Flygningens genomförande m h t terräng, hinder, bedömning för landning, principer för hangflygning, vanliga risksituationer, uppträdande i backar och med hänsyn till privat- och allemansrätten, skaderisk på människor och mark.

- Första hjälpen beträffande åtgärder vid skada och chock i samband med haveri.

3.1.4 Examinationskrav

Instruktören bedömer när teoretiska och praktiska mål samt attitydmål har nåtts. Förutom den allmänna bedömningen skall dessutom för godkännande följande krav vara fyllda: Teoretiskt prov enligt FSF/H anvisningar skall genomföras med godkänt resultat. En stabil serie godkända backglidningar med fallhöjd minst 25 m skall ha genomförts. Prov på säker farthållning, kurshållning och korrektionssvängar skall ha visats.

3.1.5 Förnyelse av hängflyglicens

Hängflyglicens Häng I kan förnyas vid nytt kalenderår om flygning genomförts under det gångna året, loggbok kan uppvisas samt att den sökande i övrigt fyller kraven enligt 1.4.

3.2 Häng II

3.2.1 Befogenheter

Innehavare av Häng II får endast utföra platsbunden flygning som innefattas av begreppen "backflygning, enkel hangflygning, enkel termikflygning och flygning i samband med bogsering".

Beträffande stegringsföljden i träningen mot Häng III skall samma grundprincip som redovisas i 3.1.1 tillämpas. Beträffande bogsering, hangflygning, och inflygning på ny typ av hängglidare gäller samma befogenheter och begränsningar som för Häng I enligt 3.1.1.

3.2.2 Inträdeskrav

Föraren skall ha utfört minst 80 flygningar och erhållit minst 3 flygtimmar. Föraren skall dessutom bedömas lämplig att erhålla Häng II.

3.2.3 Teorikrav

Teorikraven enligt nedan skall vara inriktade mot de utökade befogenheterna enligt 3.2.1.

- Fördjupade kunskaper i tillämpliga delar av teorin beträffande aerodynamik och mekanik för Häng I.

- De bestämmelser och anvisningar som tillkommit beträffande KSAK/FSF Bestämmelser för hängflygning och BCL-T enligt läsanvisningar.

- Meteorologi beträffande stabilitet, termiska uppvindar, molnbildning, siktnedsättande förhållanden, nederbörd. daglig variation, isbildning.

3.2.4 Examinationskrav

Instruktören gör en allmän bedömning utifrån loggboksunderlag och prestationer vid examinationen att kraven för Häng II är uppfyllda. Förutom den allmänna bedömningen skall för godkännande följande krav vara uppfyllda: Teoretiskt prov enligt FSF/H anvisningar skall genomföras med godkänt resultat. Tre godkända flygningar, var och en innefattande minst två svängar (en åt vart håll) om vardera minst 90° samt avslutande flygning med landning inom 25 m radie från förutbestämd punkt skall genomföras.

Examination efter utbildning kan ske direkt till Häng II utan att Häng I tidigare erhållits. En förutsättning är att kraven enligt Häng I och II är uppfyllda samt att teoretiskt prov för både Häng I och Häng II genomförs med godkända resultat.

3.2.5 Förnyelse av hängflyglicens

Hängflyglicens Häng II kan förnyas vid nytt kalenderår om föraren erhållit minst 2 flygtimmar under det gångna kalenderåret samt i övrigt fyller kraven enligt 1.4. Om flygtidskraven inte är uppfyllda kan förnyelse ske efter det att förnyat praktiskt flygprov för Häng II genomförts inför instruktör. Denne antecknar godkännandet i den sökandes loggbok. Om kraven för Häng I är uppfyllda kan denna kompetensgrad erhållas på begäran. När sedan flygtiden 2 timmar nås under det nya kalenderåret kan Häng II åter erhållas utan förnyat prov.

3.3 Häng III

3.3.1 Befogenheter

Innehavare av giltigt Häng III får genomföra backglidning, enkel och avancerad hangflygning och sträckflygning.

Föraren kan erhålla sportlicens om han bedöms lämpad härför och får därefter deltaga i internationella och större nationella hängflygtävlingar.

Förare med bogserbehörighet äger rätt att vara övningsledare vid bogsering.

Föraren får flyga med passagerare enligt särskilda bestämmelser.

Efter tilläggsutbildning och efter det att omfattande erfarenhet nåtts kan föraren erhålla tilläggskompetens som instruktör om han i övrigt av FSF/H bedöms lämpad härför.

3.3.2 Inträdeskrav

Föraren skall ha giltigt Häng II och skall efter det att han erhållit Häng II genomfört minst 40 flygningar och erhållit 7 flygtimmar (totalt minst 10 flygtimmar). Föraren skall dessutom bedömas lämplig att erhålla Häng III.

3.3.3 Teorikrav

I enlighet med kraven för Häng II anpassade till de utökade befogenheterna.

3.3.4 Examinationskrav

Instruktören gör en allmän bedömning utifrån loggboksunderlag och prestationer vid examinationen att kraven för Häng III är uppfyllda. Förutom den allmänna bedömningen skall för godkännande följande krav vara uppfyllda: Teoretiskt prov enligt FSF/H anvisningar skall genomföras med godkänt resultat. Utföra flygningar med följande innehåll och krav:

(a) 3 st punktlandningar inom en radie av 25 m efter flygningar som var och en varat minst 1 minut.

(b) Visa att olika flyghastigheter mellan stallhastighet och tämligen hög hastighet behärskas.

(c) Utföra ett program vilket skall vara på förhand definierat av instruktören och som skall innehålla 2 st 180^{o}-svängar över angivna punkter. Svängarna skall utföras så att ingen tendens till stall, dykning eller uttalad vingglidning förekommer.

(d) Utföra en 360^{o}-sväng åt vart håll.

3.3.5 Förnyelse av hängflyglicens

Hängflyglicens Häng III kan förnyas vid nytt kalenderår om föraren erhållit minst 5 flygtimmar under det gångna kalenderåret samt i övrigt fyller kraven enligt 1.4. Om flygtidskraven inte är uppfyllda kan förnyelse ske efter det att förnyat praktiskt flygprov för Häng III genomförts inför instruktör. Denne anteckanar godkännandet i den sökandes loggbok. Om kraven för Häng I eller II är uppfyllda kan aktuell kompetensgrad erhållas på begäran. När sedan flygtiden 5 timmar (resp 2 timmar) nås under det nya kalenderåret kan Häng III (Häng II) åter erhållas utan förnyat prov.

3.4 FAI International Bronze Badge

Om programmet enligt 3.3.4 (c) omfattar en total flygsträcka på 2 km och avståndet mellan de angivna punkterna utgör 0,5 km berättigar detta (tillsammans med vissa av kraven enligt 3.3.2 och 3.3.4 (a) till innehav av The FAI International Bronze Badge, se FAI Sporting Code, sect. 7, § 2.1.

4. BOGSERING

* Lägsta kompetenskrav för bogsering är Häng I.

* Del av grundutbildning till Häng I får genomföras vid bogsering enligt metodik för grundskolning som godkännts av FSF/H.

* Endast metodik och bogserutrustning vars princip godkännts av FSF/H får användas.

* Bogsering får inte utföras förrän utbildning skett för instruktör med godkänd utbildning.

* Ansökan om behörighet för bogsering skall sändas till FSF efter bestyrkande om utbildning från instruktör och påskrift av klubbordföranden. På behörighetshandlingen skall vara påfört Bogserbehörighet/ Towing hang gliding.

* Instruktör skall ha erhållit utbildning som godkänts av FSF/H.

* Ansökan om instruktörsbehörighet för bogsering skall sändas till FSF efter bestyrkan från av FSF/H godkänd person och påskrift av klubbordföranden. På behörighetshandlingen skall vara påfört Bogserbehörighet instruktör/Towing hang gliding instructor.

* Använd utrustning skall vara tillverkad efter de principer och riktlinjer som godkänts av FSF/H.

* Vinsch jämställs med dragfordon.

* Dragvåg eller för vinsch motsvarande anordning skall kontinuerligt kunna avläsas av dragfordonsföraren.

* Mellan bogserlinan och bogserutrustningen vid hängglidaren skall finnas veklänk.

* Föraren skall använda räddningsskärm vid flyghöjd över 50 m.

* Bogserutbildad förare med Häng III skall alltid vara närvarande vid bogsering och tjänstgöra som övningsledare. Denne kan själv flyga. Om flera förare uppfyller kraven att vara övningsledare skall det klart framgå vem som för tillfället är tjänstgörande övningsledare.

* Övningsledare åvilar att kontrollera följande:
  - Deltagande förare är behörig för aktuell flygning.
  - Övrig personal är utbildad för sin uppgift.
  - Bogserutrustning är godkänd, i gott skick och rätt monterad.
  - Flygmaterielen är lämplig.
  - Platsen är lämplig för bogsering.
  - Vädret är lämpligt för bogsering.
  - Erforderliga tillstånd att utnyttja mark och luft har erhållits.
  - Bogserflygningarna planeras att genomföras säkert m h t omständigheter och förarens utbildningsstatus.

5. FLYGNING MED PASSAGERARE

Föraren skall inneha Häng III.

Flygningens olika faser skall noggrannt genomgås med passageraren före start.

Före flygningen skall föraren meddela passageraren att ansvaret för flygningen åvilar föraren samt att passageraren själv ansvarar för sina försäkringar.

6. AUKTORISATION AV HÄNGFLYGSKOLA

Hängflygskola kan auktoriseras av KSAK/FSF. För detta fordras att följande krav fylls av skolan

Ansvarsförsäkring (företagsförsäkring)
Godkänd instruktör
Lämplig materiel
Skolan har bedrivit undervisning i minst 1 år
Skolan utbildat och examinerat minst 20 elever till Häng I
Skolan gjort sig känd som seriös i sin utbildning och i övrigt följt FSF normer och rekommendationer.

Beslut om auktorisation fattas av FSF/H styrelse.

Indragning av aukorisation kan göras av FSF/H styrelse efter hörande av hängflygskolan om orsaken till grund för indragning.

HYPOXA-ANSVAR

Ett bra förslag framfördes vid höstens hängflygkonferens, nämligen att varje klubb skulle utse en Hypoxia-ansvarig. Till varje nummer kan denne sända en kort information om klubbens aktiviteter och nyheter. Några klubbar har redan börjat följa den principen som Du kunnat se bl a i detta nummer.

En trevlig idÉ som säkert blir uppskattad. Gör ett försök i Din klubb.

Red

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

HEJ

Du som skriver i Hypoxia. Som Du kanske sett är huvuddelen av texten införd på tre spalter med något förminskad text. Den bästa hjälp Du kan ge redaktören är att skriva Ditt inslag i spaltform på maskin och då ha följande spaltbredd:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

alltså max 70 mm. Vi klipper sedan ihop och förminskar till 82 procent.

BILDER BILDER BILDER: Som Du ser bl a i detta nummer är det brist på den varan. SÄND SÄND SÄND!

OBS att just den här sidan inte är utformad enligt standard. Det beror på att den tillkommit i ett relativt sent skede av tillverkningen och då har vi inte tid att förminska.

Rolf Björkman

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

EFTERLYSNING

En del klubbar verkar ha insomnat för gott. Följande har i varje fall inte hörts av i några sammanhang under 1985: Inga rättade medlemslistor, inga svar på frågor, ingen med på Bosön och inget annat livstecken. Kan Du lämna upplysningar? Senast klubben hördes av var den iklädd en styrelse av okänd färg och ett litet antal medlemmar.

Club Fjällvingen Hede

Dorotea Hängflygklubb

Linköpings Hängflygklubb

FSF/H styrelse

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

PRÖVA DIG SJÄLV

Pröva Dina kunskaper. Kan Du besvara följande frågor? Svaren finns lite längre ner. Låt bli att tjuvtitta!

1. Vad är det inducerade motståndet direkt beroende av? Som följd därav är detta motstånd stort i två principiella situationer, vilka?

2. Varför bör Du öka hastigheten något från ca 10 meters höjd före landning?

3. Om man möts nos mot nos, vem skall då väja och hur? Det finns två olika situationer

1. Det inducerade motståndet är direkt beroende av anfallsvinkeln och ökar med ökande anfallsvinkel. Stor anfallsvinkel har man principiellt vid låg fart och under svång då alltså detta motstånd är stort.

2. Vindgradienten gör att vindhastigheten avtar snabbt från ca 10 m och ner till marken. Man riskerar alltså stall om man inte möter vindmätningen med en tillräcklig överskottsfart.

3. Normalt skall båda väja genom svängning åt höger. Om man möts på ett hang skall endast de väja åt höger som då svänger ut från backen. Den som har sluttningen på sin högra sida har alltså företräde och behöver inte väja annat än i nödsituation.

Köpes

Jag köper begagnade hängglidare mm. Rolf Björkman, 08 - 739 39 70.

Magic 3, Moyes GT eller liknande. Cocoonsele och räddningsskärm. Urban Lind, 060 - 55 61 51.

Säljes

La Mouette;Profil, vit med brun framkant, 7500 kr. Cocoonsele med barlast- och räddningsskärmsficka "Sky System" 1500 kr. Lars Möller, 060 - 12 86 48 eller 15 27 44.

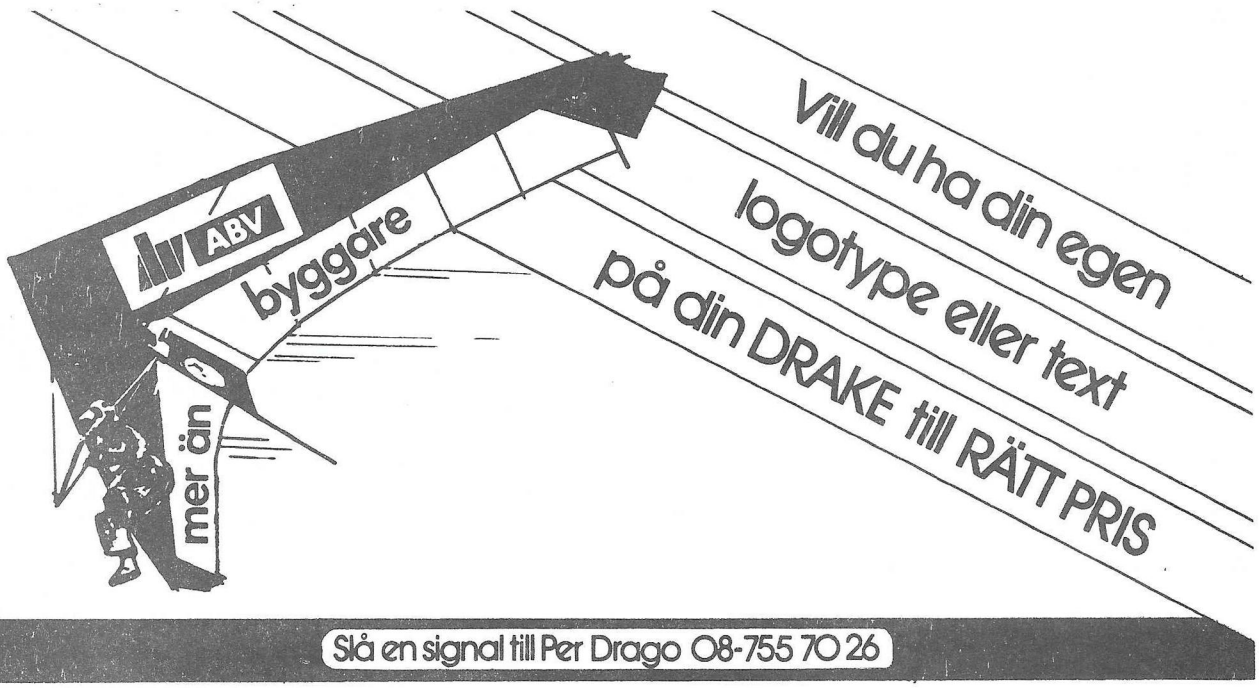
Moyes GT med dubbel connektion. Div motorflyggrejor. Robert dagtid 063 - 11 71 60, kvällar 063 - 10 42 79.

UP-Condor 194, 65-95 kg och Hiway proonsele. 031 - 54 84 54.

Wihls Winng nybörjarv, 5000 kr. Sena kvällar. 0417 - 261 25.

Kompl. vingrör till Seagull 10 M + bygelben. 031 - 96 07 17, 14 33 43, 28 61 57

Jag har några äldre billiga vingar lämpliga för nybörjare. Rolf Björkman 08 - 739 39 70.



KSAK Service

KUNGLIGA SVENSKA AEROKLUBBEN KSAK Service AB

LITTERATUR för HÄNGFLYGUTBILDNING

☐ Hängflygning. Detta kompendium på över hundra sidor täcker hela utbildningen fram till "Hängcert". ..... **Pris: 135:-**

Beställningar görs skriftligen eller per telefon till:

Postadress:
KSAK Service AB
Box 20081
161 20 Bromma

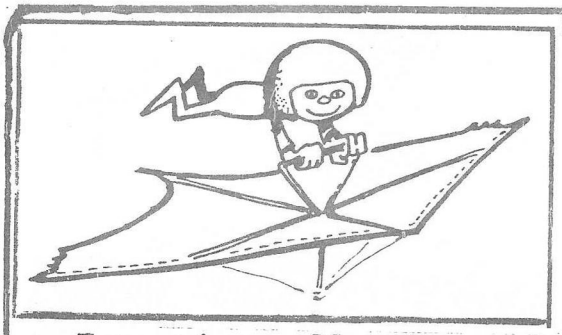
Besöksadress:
Allmänflygparkeringen
Bromma Flygplats

KATALOG 1985/1986

Postgiro: 3 99 55-0, Bankgiro: 609-9683

Telefon: 08-764 60 80 (Telefonorder på bandspelare efter kontorstid).

Butik- och orderöppet vard 08.30—16.30. Under sommaren stänger vi 16.00. Hela året har vi torsdagsöppet till 18.00.



vi visste inte heller...

hur vi skulle benämna flygresan till svenska fjällen påsken -86. Men det handlar om: hangflygning,häng 2&3-certifiering,bogsering enl.skyting, tandemflygning,inflygning på dubbelsegel/kokongsele/integralsele/instrument och snöskoterkörning.

Egen vinge eller hangerfarenhet är inget krav.Vi är visserligen HFS-certifierade att bedriva ovanstående. Men huvudanledningen till att samla flygare från södra Sverige den 21/3-6/4, är att vi vill visa "våra" gränsfjäll och Galtispuoda. Vi är glada amatörer som tillbringat de senaste fem påskarna där, och vi vet att du inte ångrar dig om du följer med. Resan gör vi till självkostnadspris. Vårvintern i fjällen är oslagbar; det handlar om rena kalfjäll, inga hinder och flygbart i alla väderstreck. Ring eller skriv för mer information. Eller som norrmannen på bilden säger: "kos deg sammen med verdens flotteste gjeng".

Orvar Häggström,Pl 1053 | Kenneth Andersson & Pelle, Odalg 4
430 85 BRÄNNÖ, 031-971512 | 931 37 SKELLEFTEÅ, 0910-78902, 61269

ACE AIR HB

C/O Lars Högström, Fleminggatan 59
112 32 Stockholm, Sverige

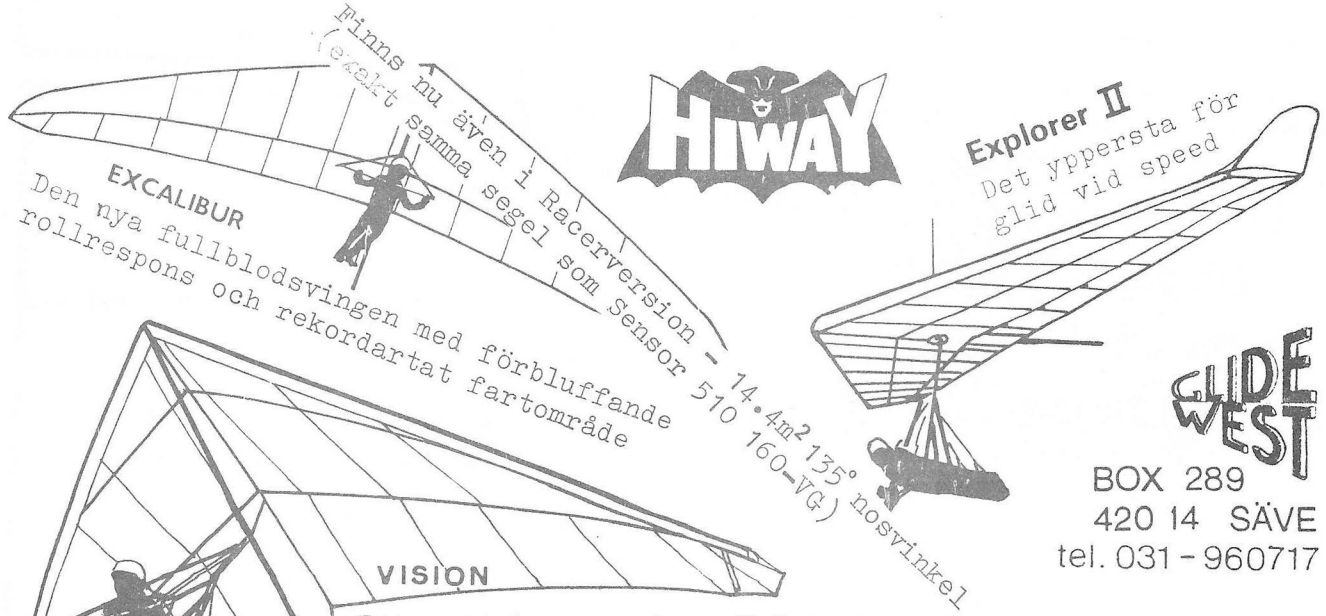
LA MOUETTE

PROFIL från 15.500:-

ATLAS från 9.400:-

RESERVDELAR,INSTRUMENT;SELAR
FALLSKÄRMAR M.M

För mer information; Sven Lindeń 08/ 44 33 38
Ring kvällstid; Lars Högström 08/ 52 45 37 el.29 55 11

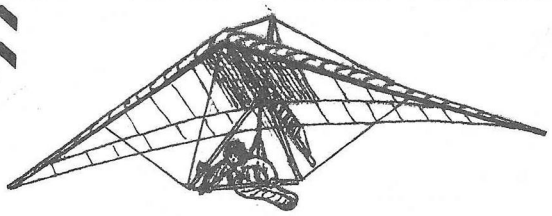


GLIDE WEST
BOX 289
420 14 SÄVE
tel. 031 - 960717

Ett nytt begrepp inom H-G design tillgodoser nybörjarens krav. VISION tar dig från novis till expertnivå. Med sin snällaste inställning (korsbom, segel m.m) är denna nya maskin så foglig och förutsägbar som Super Scorpion. Tajta upp den och den får prestanda som en äkta CFX

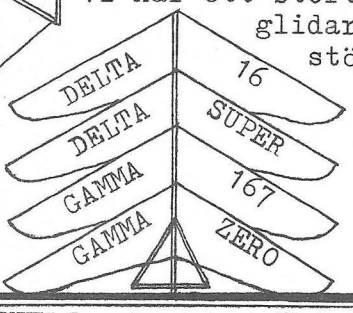
DRAKCENTER AB

FÖRSÄLJNING & UTBILDNING



Centrat är öppet dagligen med vinschning för alla kategorier piloter. Skolning av nybörjare, vidareutbildning, hangkurser och termikkurser. Om du går en kurs så lär du dig fortare och säkrare.

Vi har ett stort urval av hängglidare från Italiens största tillverkare



polaris

SELAR
FALLSKÄRMAR
INSTRUMENT
BYGELBENSRÖR

polaris

Vi öppnar för säsongen i mars månad. Kontakta oss igod tid om du är intreserad av någon kurs eller behöver hjälp med din utrustning.

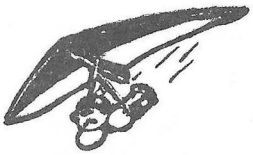
Tel. 031-249303 el. 0322-23207

Flygfältet
447 00 VÅRGÅRDA
Tel. 0322 - 218 88

TYPHOON
S4 Racer

Den nya vinnarvingen 1:a och 3:a i Englands nationals, SM m.m.

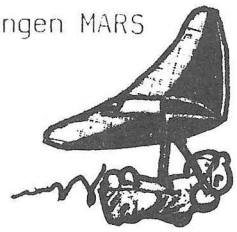
Swedish Sky Sport



HÅKAN SUNDIN
060/ 55 22 87

FOLKE WIKBERG
0647-303 88 (Jag kommer att bo i ARE efter den 1 jan 1986)

MOYES GT och mellanstadievingen MARS



INSTRUMENT

Ball, AFRO, AOA och Climb

BOGSERUTRUSTNING

Dragvåg, lina, bridle-lina och releaser

Vi köper och säljer begagnade vingar och utrustning.

FALLSKÄRM

Den nya skärmen från "Metamorfosi", liten, lätt och snabb.

ÖVRIG UTRUSTNING

Stirrup harness Cocoon harness och SUP-harness från SKY SYSTEM England

---

Köper och säljer begagnade vingar.

Detta är en av våra specialitéer. Kontakta oss så skall vi försöka hjälpa. Vi förmedlar även försäljning.

Vi har ofta begagnade tillbehör och vi köper gärna tillbehör såsom selar, skärmar, variometrar mm

En annan av våra specialitéer är utbildning där vi torde vara oslagbara. Främst ägnar vi oss åt utbildning till Häng I samt fortsatt utbildning/träningshjälp för att piloten skall nå större personlig säkerhet. Vi kan mycket om annat flyg också.

Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby. Ring 08 - 739 39 70 kväll